



# Vägen till en attraktiv stadsentré

**Johan Aronsson**

Kandidatarbete vid institutionen för stad och land

Landskapsarkitekturprogrammet, SLU Uppsala, HT 2010

Kandidatarbete vid Sveriges lantbruksuniversitet, NL-fakulteten,  
institutionen för stad och land i Uppsala, LA- avdelningen  
EX0530 Kandidatarbete i landskapsplanering, 2010, 15hp på  
landskapsarkitekturprogrammet

© Johan Aronsson

Titel: Vägen till en attraktiv stadsentré

Nyckelord: Stadsentré, infart, stadsport

Handledare: Tomas Eriksson, institutionen för stad och land

Examinator: Ylva Dahlman, institutionen för stad och land

Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se/>

# Introduktion

Detta arbete behandlar utformningen hos de stadsentréer som trafikanter kommer i kontakt med. Detta vägrum studeras och förhållningsätt vid gestaltning av denna miljö belyses. Studien kan ses som en inspirationskälla och ge riktlinjer till framtida gestaltning. Den riktar sig till landskapsarkitekter, men även till dem med intresse av stadsentréers utformning och utseende, såsom planeringsarkitekter och vägingenjörer.

## Bakgrund

Städer har under lång tid genomgått förändringar, detta har medfört att deras uppbyggnad präglas av olika strukturer och mönster. Nu måste det fortsatta stadsbyggandet anpassas efter dessa former. En viktig faktor som har påverkat stadens struktur är människornas transportbehov och därmed det transportsystem med vägar och gator som framställts (Ullstad 2008 s. 17, 39). Tillgängligheten som transportsystemet bidrar till är nödvändig för oss människor. Vi har skapat ett behov av förflyttning mellan olika verksamheter som hemmet, arbetet, skolan och affären. Men om transportsystemet ges för mycket utrymme riskerar det att inkräkta på staden och dess värden (Berg 1996 s. 15, 23).

Sedan mitten av 1960-talet och 30 år framåt genomfördes stora förändringar på vägsystemet i Sverige. Biltrafikens utveckling medförde problem som trafikolyckor, buller, trängsel och luftföroreningar i städerna. För att hantera dessa problem prioriterades trafikens framfart, vilket resulterade i att fler och större vägar uppfördes. Utanför våra städer anlades nya trafikleder som fungerar som förbifarter för trafikanter som inte nödvändigtvis behöver färdas genom staden. Från dessa förbifarter byggdes nya entréer in till städerna (Schibbye 1995 s.4).

De nya stadsentréerna som uppfördes under denna 30-års period utformades ofta utan större koppling till positiva särdrag från staden. Hög framkomlighet prioriterades och därför utformades de ofta som landsvägar med höga lyktstolpar, breda vägrenar, samt en avsaknad av kantstenar och andra åtgärder som gör att vägen passar in i staden. Detta ledde till att trafikanter höll höga hastigheter långt in i staden. Trafikmiljön som då uppstod framstod som störande och var inte anpassad för stadens andra trafikantgrupper som gående och cyklister. Trafikanter som nyttjade stadsentréerna nämnde, tillsammans med stadens invånare, problem som höga hastigheter och dålig trafiksäkerhet, dålig orienterbarhet och avsaknad av koppling till staden (Gunnars 1998 s. 6, 8). Istället för att visa vilken vacker stad trafikanten närmade sig kunde hon mötas av industrier, lagerlokaler och områden med omedveten utformning. Det satsades inte mycket pengar på de nya stadsentréerna och vård av dessa miljöer prioriterades ofta bort. Entréerna sågs snarare som en miljö som man inte ville förknippa med staden än något som skulle presentera den (Schibbye 1994 s. 2).

Under 1990-talet skedde förändringar och ett intresse för stadsentréerna började växa fram. Kunskaper om hur vägen och hur dess omgivning

påverkar trafikantens upplevelse blev mer intressanta. Utformningen på den vägomgivande miljön började förbättras. Ett projekt som genomfördes under denna period och som syftade till att utgöra en inspirationskälla för fler stadsentréer var Helsingborgs södra infart. Landskapsarkitekt Bengt Schibbye visade där att en medveten gestaltning av hela vägrummet kan göra stadsentréer till en spännande resupplevelse för trafikanten. Projektet hade som målsättning att skapa intressanta förebilder som skulle inspirera till en förändrad syn på stadsentréerna (Schibbye 1994 s. 3-6, 15-16).

Idag har vi skaffat oss lärdomar om att vägmiljöns utformning har en stor betydelse för trafikanters totalupplevelse. Detta har medfört en större medvetenhet vid arbete med utformningen av vägmiljöer (Wingren 2002/2008 s. 3). Vi vet även att mycket av stadens attraktion och karaktär skapas i stadens offentliga rum som exempelvis parker och torg, men även genom stadens entréer. Om dessa miljöer utformas väl och med hög kvalitet bidrar de till att ge glädje, stolthet och en känsla av gemenskap för stadens invånare. Staden ska vara vacker, attraktiv och välkomnande för besökare (Ullstad 2008 s. 16-17, 25-26, 32).

## Frågeställning

Hur kan en attraktiv och väl fungerande stadsentré gestaltas? För att besvara denna fråga studeras olika förhållningsätt vid gestaltning av stadsentréer. Även definitionen av vad en stadsentré är samt vilka funktioner den har nämns.

## Begreppsförklaringar

*Gata:* Ett trafikrum i stadsmiljö där trottoarer med kantstenar ofta skiljer gående från motordriva fordon. Den tillåtna hastigheten är 20-50 km/h (Gunnars 1998 s. 10).

*Karaktärszon:* Ett övergripande område i landskapet som innehåller likartad karaktär och kan erbjuda liknande upplevelser.

*Stadsentré:* En infart som leder trafikanter från landsbygdens vägar till stadens gator (Linderholm 1996 s. 7). Färden genom en stadsentré kan liknas med en promenad från gatan, genom trädgården och in i huset. I uppsatsen används stadsentré som synonym till stadsinfart.

*Stadsport:* En geografiskt avgränsad plats inom stadsentrén som markerar mötet med staden. Stadsporten kan liknas med dörren till huset, jämför med stadsentré.

*Trafikant:* Avser i denna studie en person som färdas i ett motordrivet fordon på väg och undantar exempelvis cyklister. Observera att trafikant annars kan definieras som person som färdas i ett transportmedel på en transportled (Nationalencyklopedins ordbok 2011).

*Trafikverket:* Den myndighet som ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för alla trafikslag och för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket ersatte 2010-04-01 Vägverket, Banverket och Statens institut för kommunikationsanalys (Trafikverket 2010a).

*Väg:* Ett samlingsnamn för trafikleder utanför stadsmiljö som exempelvis landsvägar och motorvägar.

## Avgränsning

Till staden kan man resa på flera sätt och med olika transportmedel. I denna studie kommer jag att lyfta fram exempel på de stadsentréer man som bilist kommer i kontakt med. Undersökningen belyser förhållningssätt vid gestaltning av stadsentréer inom Sverige. Det är många parter som berörs av utformningen av stadens entréer. Det kan till exempel handla om trafikanter som färdas genom entrén, boende i närheten av entrén, verksamheter längs med vägrummet och staden i form av dess attraktion och karaktär. Mitt huvudsakliga fokus ligger hos de trafikanter som färdas genom entrén.

Det är många faktorer som påverkar trafikanters upplevelser i en vägmiljö. Trafikverket nämner faktorer som gestaltningskvalitet, framkomlighet, ljudkvalitet, säkerhet och trygghet (Lindell & Runblom 2010 s. 10). I denna studie kommer jag att gå närmare och undersöka gestaltningskvaliteten. Jag kommer dock inte helt förbise andra faktorer. Ofta är de sammankopplade, till exempel påverkar vägens gestaltningskvalitet vägens säkerhet och trygghet.

## Metod

En litteraturstudie genomfördes i syfte att inhämta kunskap om olika förhållningssätt vid utformning av stadsentréer. För att finna aktuell litteratur kontaktades bland annat Trafikverket där jag genom deras bibliotek i Borlänge fick stor hjälp. Litteraturen har framförallt bestått av böcker, rapporter och gestaltningsprogram. Några av gestaltningsprogrammen har framställts i syfte att inspirera och förändra den syn som funnits på stadsentréer innan 1990-talet. En författare som har haft stor betydelse i denna studie är landskapsarkitekten Bengt Schibbye som har arbetat med stadsentréers utformning och dokumenterat detta i både text och bild. Även landskapsarkitekt Carola Wingren har genom ”Designprogram Göteborgregionens infarter” givit viktig information. För att få en uppfattning om vad som efterfrågas vid gestaltning av dagens stadsentréer har tävlingsprogrammet för den aktuella projekttävlingen Stockholmsporten studerats.

Egna observationer vid resor genom Sverige har även varit till hjälp vid att lyfta fram exempel på detaljnivå vid entréerna.

## Resultat

I resultatet presenteras förhållningssätt vid gestaltning av stadsentréer. Flera av de exempel som nämns har gestaltats med syftet att även sprida kunskap och tankar om hur dessa miljöer bör gestaltas. Inledningsvis förklaras entréns funktioner samt faktorer som påverkar trafikantens upplevelse. Undersökningen fortsätter med att se på formgivningen av

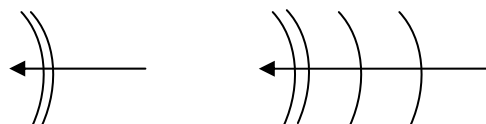
stadsentréer. Detta avsnitt börjar med att undersöka gestaltning av omgivningen i den stora skalan, fortsätter mot stadsportens utformning och därefter nämns mindre delar i form av utrustning och detaljer. Avslutningsvis berörs samspelet mellan aktörer som är inblandade i stadsentréers utformning.

## Stadsentréns funktioner

En stadsentré binder samman landsbygdens vägar med stadens gator och leder trafikanter in till staden. I mötet mellan vägen och gatan skapas en miljö där trafikanten måste förändra sitt körbeteende och rätta sig efter stadens mönster. Gatan tillhör stadens allmänna gatunät och har betydligt mindre utrymme att breda ut sig på i jämförelse med landsbygdens väg. Vägen utformas till stor del av krav på framkomlighet och säkerhet. Det ger den ofta diken och breda vägrenar istället för kantstenar som avskiljer gatan från trottoaren. I staden förflyttar sig människor med låg hastighet och vägtrafikantens höga hastigheter passar inte in (Schibbye 1995 s. 4-5). För att underlätta att trafikanter dämpar sin hastighet, blir uppmärksammas och börjar uppträda på stadens villkor bör övergången mellan väg och gata utformas på ett tydligt och trafiksäkert sätt (Schibbye 1994 s. 15). Enligt brukare ska stadsentréer inneha följande funktioner:

- Ge ett första intryck av staden
- Gestalta en bild av stadens identitet
- Väcka intresse hos besökare
- Underlätta trafikfunktioner
- Ge hemkänsla åt de boende (Gunnars 1998 s. 7)

Förr utgjorde stadens täta bebyggelse, i vissa fall tillsammans med stadsmuren, en tydlig gräns mellan stad och landsbygd. Denna gräns har med tiden blivit mer och mer upplöst. Stadsmuren har försvunnit och staden har vuxit och etablerat mer mark (Ullstad 2008 s. 22). Dagens gräns går att definiera på flera sätt. Till exempel kan den juridiska gränsen ligga långt från stadens bebyggelse och vara tydligast på en karta eller som den visuella gränsen mellan naturen och bebyggelsen. Dagens visuella gräns är inte alltid tydlig och kan vara svår att uppfatta. Ofta påträffas den där en sammanhållande bebyggelse skapar en visuell fasad mot omgivningen. Gränsen kan utgöras av olika verksamheter exempelvis bostadskvarter, serviceanläggningar eller industrier. På en resa in mot staden möts trafikanten ofta av en stegvis övergång mellan olika typer av områden och verksamheter, vars täthet ökar mot stadens centrum, se figur 1 (Linderholm 1996 s. 15-16).



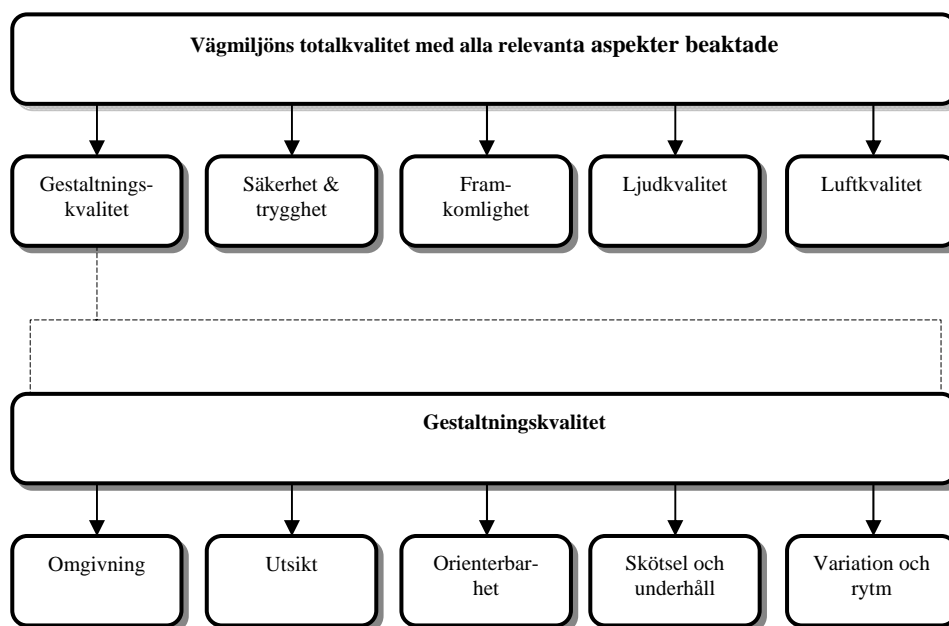
*Figur 1. Trafikantens möte med staden som tydlig stadsgräns till vänster och där staden stegvis växer med byggnader i täthet och höjd mot centrum till höger. Illustration av författaren (2010).*

## Trafikanter upplevelser i trafikmiljön

Människor har en bild av staden som grundat sig på upplevelser och erfarenheter vid rörelse i staden. Denna minnesbild hjälper människor att känna igen sig, vilket kan vara till stor hjälp vid orientering. Vid en resa genom en stad är det vanligt att trafikanter följer en serie av uppmärksammade element, så kallade landmärken där det ena landmärket gör att nästa sökes. Tydliga landmärken kan komplettera och stärka bilden människorna skapar om de innehar en klar form, utgör en kontrast mot sin bakgrund samt om de har någon anknytning till platsen. Genom att placera landmärken vid en korsning där trafikanter gör ett vägval förstärks dess upplevelse som landmärke (Lynch 1960 s. 4, 78-83). De upplevelser som människor får i mötet med staden ger staden identitet. Ofta var den historiska bilden av staden kopplad till placeringen i landskapet och till de verksamheter som grundade staden. Dagens bilder är ofta mer diffusa och skiftande. Det förekommer att bilden är negativ och byggs upp av industriområden, stora trafikanläggningar och överblivna områden (Borglund 1996 s. 1-13).

Trafikverket arbetar med att anlägga vägmiljöer som bidrar till en uthållig livsstil. Staten beslutade 1998 att alla anläggningar där Trafikverket ansvarar för byggandet skall vara förebildliga när det gäller dess utformning. De menar att gestaltningen hos en vägmiljö har en avgörande betydelse för trafikantens totalupplevelse. För att skapa en modell som gör det möjligt att mäta kvaliteten hos vägmiljön har trafikverket brutit ner aspekter som påverkar vägmiljöns total kvalitet, se figur 2. Modellen ska fungera som ett verktyg för att underlätta kommunikationen mellan brukare och projekterare. Den innebär att kvaliteten i varje delområde mäts och betygsätts. På så sätt ska man i projekt kunna se var brister finns och var åtgärder behövs. Metoden är ny och Trafikverket har förhoppningar om att den ska leda till att låga kvalitetsnivåer i vägprojekt höjs. Med ett konsekvent användande kan ett bra underlag skapas som kan användas till vidare studier för att exempelvis utveckla kunskaper om samband mellan gestaltungs-kvalité och trafiksäkerhet (Lindell & Runblom 2010 s. 5-13).

Det finns studier som visar att trafikantens beteende kan styras med hjälp av rätt utformning. De upplevelser trafikanter får av miljön och de bilder av stadens som formas grundar sig inte på en enskild detalj utan på helheten där det omgivande landskapsrummet inte kan förbises (Linderholm 1996 s. 12-13).



Figur 2. Aspekter som påverkar vägmiljöns total kvalitet samt gestaltningsskvalitet. Vi kan utläsa att gestaltningsskvaliteten är en del som kan bidra till en helhet. Figuren är modifierad i Microsoft Word efter figur ur Lindell & Runblom 2010 s. 6.

## Formgivning av stadsentrén

Med hjälp av en helhetssyn och medveten gestaltning av hela vägrummet är det möjligt att utveckla och förändra våra stadsentréer till en bättre helhetsmiljö. Målsättningen vi bör sträva mot vid gestaltning är att stadsentréerna utformas trafiksäkra, karaktärsfulla, omväxlande och så att de stör omgivningen så lite som möjligt. De ska heller inte medföra att framkomlighet för trafiken försämras (Schibbye 1994 s. 3).

Genom att skapa en koppling mellan trafikanten och staden ges resan identitet och trafikanten kan uppleva en större trygghet. Denna koppling till staden kan förmedlas genom att karaktärsfulla identitetsskapande element och det omgivande landskapet synliggörs. Är elementen tydligt framträdande medför de även att orienterbarheten ökar, inte minst under dygnets mörka timmar om de belyses. De element som anses vara karaktärsfulla för staden kan antingen sträcka sig långt bakåt i stadens historia eller under kort tid intagit status hos invånarna (Wingren 2002/2008 s. 18, 40).

En trivsamt stadsentré verkar hastighetsdämpande. Trafikanter ägnar då större uppmärksamhet åt omgivningen och anpassar sig till den genom att sänka farten (Gunnars 1998 s. 6). Ordning och harmoni i vägrummet skapar struktur och trygghet. (Wingren 2002/2008 s. 18). En viktig åtgärd som fortsätter efter stadsentréns anläggande är skötsel och underhåll. Skräp, ogräs, och förstörelse drar snabbt ner kvaliteten trots väl utformade stadsentréer (Gunnars 1998 s. 13).



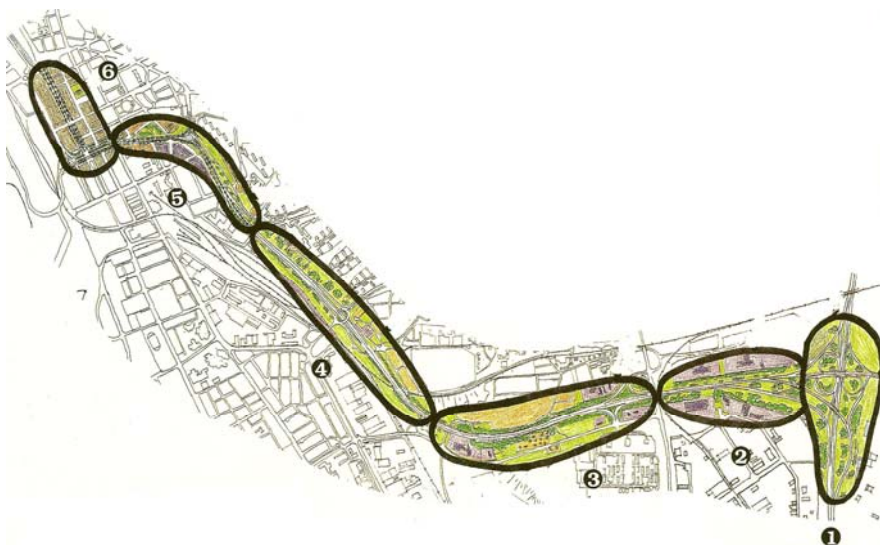
## Stadsentréns omgivning och karaktärszoner

Resor som erbjuder omväxlande upplevelser kommer att vara händelserika. Detta kan åstadkommas genom förändringar av karaktär i trafikmiljöns omgivande landskap (Hermansson 1999 s. 28). De karaktärer som går att finna vid en stadsentré präglas framförallt av entréns läge och omgivning. Trafikanter kan exempelvis färdas igenom landsbygd, industriområde, förort eller handelsområde. Dessa miljöer förmedlar olika upplevelser och utgör olika karaktärszoner i landskapet. Att bygga upp stadsentrén med tydliga karaktärszoner medför att trafikanter lättare kan tolka var i staden hon befinner sig. En resa som till exempel varierar mellan täta skogslandskap och öppna landskap med långa utblickar bidrar till att motverka en monoton upplevelse. Det är viktigt att trafikmiljön ger lagom mycket intryck. Vid för lite intryck upplevs trafikmiljön ofta som monoton medan den vid för mycket intryck bidrar till en rörig upplevelse. Det handlar om att ge vägen variation och rytm, att kombinera upplevelserna rätt (Schibbye 1995 s. 10).

En karaktärszon får inte existera under för lång restid, då tappar trafikanten snart intresset och uppmärksamheten sjunker. Varar en karaktärszon i mer än fyra minuter upplevs vägen snart som monoton och om en utblick inte varar längre än tre sekunder hinner den endast upplevas som ett störande moment (Schibbye 1994 s. 3, 11). I mötet mellan två karaktärszoner bör det klart framgå att trafikanten färdas in i en ny zon. Är gränsen tydligt utformad medförs att upplevelsen av förflyttning blir stark och orienterbarheten längs trafikantens färd in mot staden underlättas (Wingren 2002/2008 s. 62).

Vegetationen avgör många gånger på vilket sätt vägen möter omgivningen och den har en stor inverkan i att styra vad trafikanten ser. En karaktärszon kan i stor utsträckning gestaltas av den omgivande växtligheten. Genom att arbeta med växtlighet kan olika miljöer och byggnader framhållas eller undanhållas (Schibbye 1995 s. 24). Olika typer av växtlighet ger olika karaktärer. Det är möjligt att medvetet skapa kontraster och styra vilken typ av vegetation som skall växa på den önskade platsen. Till exempel genom att barrträd gallras från en blandskog och en lövskogskaraktär då renodlas. Växternas dynamik under året bjuder även på skiftningar inom samma område. Lövsprickningen, blomningen och höstens färger bidrar alla till att skapa variation (Schibbye 1994 s. 13). Miljön i närheten av vägen är ofta en svår växtplats. Det kräver ett omsorgsfullt växtval vid nyplantering. Rätt val av växter är både ekonomiskt lönsamt och en stor fördel för ekologin (Hermansson 1999 s. 151-157).

Helsingborgs södra infart är ett exempel där en infart förändrades från en enförmig motorled till en väl fungerande stadsentré under 1990-talet. Att färdas in till Helsingborg från E6:an utanför staden tar 5-6 minuter och det ansågs lämpligt att utforma 4-7 olika karaktärszoner för att erbjuda en upplevelserik resa. Det slutliga gestaltungsförslaget utvecklades till "ett skådespel i sex akter", där sex olika karaktärszoner speglade staden och omgivningarna. Se figur 3 (Schibbye 1994 s. 5-6, 11).



Figur 3. Helsingborgs södra stadsentré byggs upp av sex karaktärszoner. Ur Schibbye 1994 s. 6.

1. Helsingborg S, trafikplats och avfart från E6 i skånskt landskap. Ett öppet böljande landskap med enstaka större dungar av träd.
2. Industriparken. Vårdat parkintryck där skötsel av växtlighet framför industrier sker.
3. Skogen och utsikten. En sluten passage med siktlinjer mot sundet till Danmark som är utmärkande för staden.
4. Genom förorten längs den branta sluttningen Landborgen. Här blir högre hus och torn synliga som antyder på att man närmar sig staden.
5. Esplanaden: gatan i förorten. Vägen övergår till tydligt utformad, trädplanterad gata. Hastigheten sänks till 50 km/h.
6. Boulevarden, gatan i stenstaden. En bred gata med grönska och träd (Schibbye 1994 s. 7-10).

Att dela in entrén i olika karaktärszoner har inspirerat utformningen hos fler stadsentréer. I Göteborg har ett designprogram för stadens alla entréer utvecklats. Entréerna byggs liksom i Helsingborg upp av karaktärszoner och gränserna mellan dessa zoner utformas tydligt. På resan in mot Göteborg färdas trafikanter genom karaktärer som landsbygd, förort och mindre centrum. I Göteborg synliggörs karaktärsfulla landmärken via utsiktsreservat för att gestalta och förmedla en identitet av staden. Det gör att trafikanten redan på långt håll kan se att det är just Göteborg hon närmar sig. Utsiktsreservaten är viktiga i syftet att bevara och säkerställa utblickar. Exempelvis lyfts nöjesparken Liseberg, fotbollsarenan Ullevi och monumentet Skansen Lejonet fram. Göteborg utmärks även av naturelement som berg och dalgångar, vatten, fuktighet och den frodiga vegetationen. Dessa landskapselement tydliggörs för att stärka känslan av att det är Göteborgs stadsentré. Genom att exempelvis arbeta med belysning av en bergvägg kan ett karaktäristiskt element förstärkas och tydliggöra en hel karaktärszon (Wingren 2002/2008 s. 40, 70, 109, 124).

## Stadsportens utformning

Vid stadsporten är det lämpligt att presentera staden på ett intresseväckande och välkomnande sätt. Det är här besökaren anländer till och åker in i staden. Vägen övergår till gata och byter ofta sin tillåtna hastighet. En tydlig utformning av denna förändring i vägrummet hjälper trafikanter att bli uppmärksamma på och följa den angivna hastigheten. Stadsporten bör placeras i anslutning till stadens tätare bebyggelse, ligger den ute i landskapet utan någon visuell kontakt med staden kan den lätt förlora sin funktion. Växer staden bör portens placering följa med. Ger stadsporten ett arkitektoniskt tillskott till staden och bidrar till en positiv resupplevelse för trafikanter är det ett framgångsrikt förhållningssätt (Laurén 1992 s. 17-22).

Ett sätt att tydliggöra stadsporten är med hjälp av trädplanteringar och skötsel av markvegetation. Genom att exempelvis plantera träd i ett tydligt mönster och klippa gräsmattan på stadssidan kan skillnader från landsbygdens friare vegetation markeras. Vid gestaltning av stadsportar bör hänsyn till skalan hos det omgivande landskapet, bebyggelsen samt vägens bredd tas. Ju öppnare och storskaligare omgivningen är, desto större måste porten vara för att fylla sin funktion (Laurén 1992 s. 18-22).

En cirkulationsplats kan användas som en stadsport. Den innehåller funktioner som gör trafikanter uppmärksammade och snabbt börjar agera som gatutrafikanter. I många fall är cirkulationsplatsen en tydligare markering på mötet med staden än ljusreglerad korsning. Trafikanter dämpar alltid hastigheten vid ankomst till en cirkulationsplats. Men vid en ljusreglerad korsning kan trafikanter vid grönt ljus snabbt passera utan hastighetsdämpning. Jämför figur 4 och 5. En cirkulationsplats har även goda möjligheter att utformas till estetiskt tilltalande miljöer (Schibbye 1994 s. 10).



*Figur 4. Trafikplats innan ombyggnad till cirkulationsplats. Ur Hermansson 1999 s. 127.*



*Figur 5. Trafikplats efter ombyggnad till cirkulationsplats. Ur Hermansson 1999 s. 127.*

Skulpturer eller byggnadsverk i stadsportens skala kan uppföras för att väcka besökares intresse (Laurén 1992 s. 20). Att låta konstnärer medverka vid utformning av stadsporten kan bidra till en lyckad helhetslösning. Det är viktigt att låta konstnären kliva in i projektet i ett tidigt skede för att få ett lyckat resultat. Konstverk löper annars en risk att

endast framstå som utsmyckning och inte en del av helhetslösningen (Hermansson 1999 s. 150).

I Stockholm pågår en projekttävling av en stadsentré där stadsportens formgivning ligger i fokus. Entrén som i projektet går under namnet Stockholmsporten är en trafikplats där nya E18 och E4 Förbifart Stockholm korsas i nordvästra utkanten av Stockholm. I tävlingsprogrammet efterfrågas en konstgjord utformning av landskapet som skapar en inbjudande entré till Stockholm. Stadsentrén ska inneha ”en medveten och konstnärligt högstående helhetsgestaltning.” Tävlingen är i skrivande stund inte avgjord och det vinnande gestaltungsförslaget har ännu inte presenterats. Juryns beslut är planerat att tillkännages den 1 mars 2011. Exemplet visar ändå vad som idag efterfrågas vid utformningen av en stadsport vid en större skala (Trafikverket 2010b s. 2-3, 7-10, 40).

Det är inte alltid det finns en tydlig stadsport. Om trafikanten möter en stad med flera trafik Korsningar som stegvis leder trafikanten in mot staden är det en fördel om korsningarna utformas karaktäristiskt och på ett eller annat sätt skiljer sig från andra varandra. Detta underlättar orienterbarheten då risken att förväxla platsen med en annan plats minskar. Men även om det är bra att de skiljer sig åt bör de ingå i stadsentréns helhetsmönster och sammanhängande tema som finns längs med hela stadsentrén (Lynch 1960 s. 102-103).

### **Entréns utrustning och detaljer**

Stadsentréns utrustning är av betydelse då den bland annat kan bidra till att tydliggöra olika karaktärszoner. De komponenter som används bör vara en del av en helhetslösning. I projekt med höga krav på utformningen bör detaljer som lämpar sig väl för sitt ändamål specialtillverkas (Hermansson 1999 s. 136-137). Med en god utformning och samordning av utrustningen kan en stadsentrés utseende förbättras avsevärt (Wingren 2002/2008 s. 114).

Belysning är viktigt då det handlar om trafiksäkerhet, framförallt i korsningar och vid vägar där bilar och oskyddade trafikanter möts. Karaktärszoner kan stärkas med en god belysningsutformning. Olika typer av ljus och armaturer är lämpliga i olika karaktärer. Ljuset kan bidra till att trafikanten blir mer eller mindre uppmärksam genom belysning av olika element (Schibbye 1995 s. 25). Under dagtid hjälper belysningsstolpar trafikanten att se hur vägen sträcker sig i landskapet. Att belysa broar och landmärken ses som en fördel då det framhäver element som är bidragande till en karaktärsfull stadsentré.

Färgsättning av stolpar och annan utrustning påverkar identiteten i en stad. För att uppnå enhetlighet och lugn i vägrummet måste den målade utrustningen väljas konsekvent. Färgsättning bör präglas av en långsiktig planering, färgens åldrande bör tas i betänkannde och så kallade modefärger bör undvikas (Hermansson 1999 s. 135, 141, 149).

En medveten utformning av skyltar vid stadsentrén underlättar orienterbarheten för trafikanter. Entrén är en bra plats för verksamheter att marknadsföra sig. Genom att denna marknadsföring och vägvisning samordnas gemensamt kan trafikanter uppleva harmoni i vägrummet. Det

är även möjligt att intill stadsgränsen uppföra en informationsplats med skyltar där trafikanter kan stanna till och läsa om staden och orientera sig (Schibbye 1994 s. 11). Placering av skyltar där de stör vackra och intressanta utblickar för trafikanten bör undvikas. Ofta finns en relativt lång sträcka där skyltar tillåts att placeras (Hermansson 1999 s. 139). Stadens entréskylt bör placeras där stadsgränsen är tydlig. Skylten kan utformas estetiskt och funktionellt eller i vissa fall kombineras med stadsporten. Att kombinera porten med för många skyltar som välkomstskyltar, namnskyltar och informationstavlor skapar otydlighet. En användning av stadsporten i kommersiella syften bör undvikas eftersom den då riskerar att inta en utformning som saknar koppling till staden (Laurén 1992 s. 16-22). Namnsättning av skyltar bör göras så att orienterbarheten underlättas. Genom att till exempel skriva Helsingborg S istället för Görarps trafikplats talas dess läge i staden om och orienterbarheten ökar (Schibbye 1994 s. 11). En framgångsrik metod är att utveckla en skyltpolicy som samspelar entréns alla skyltar i ett gemensamt gestaltungsprogram (Wingren 2002/2008 s. 116).

Konstverk och annan utsmyckning kan användas för att utsmycka vägrummet. Symboler som är karaktäristiska för staden kan placeras intill vägen och synliggöras. Exempelvis har staden Avesta placerat världens största dalahäst intill sin stadsentré. Den är 13 meter hög och fungerar som ett landmärke. Dalahästen är en tydlig symbol för Dalarna där Avesta är beläget (Alm 2009). Prydnadsplantering av blommor i en slänt i form av stadens namn framgår som ett annat exempel som bidrar till att tydliggöra vilken stad entrén tillhör (Hermansson 1999 s. 153). Bullerskydd används för att skärma av och minska buller från trafiken. Utformningen hos dessa kan variera och förmedla olika karaktärer. De kan gestaltas för att anpassas till den omgivande naturen och staden, eller utformas som ett självständigt element som kan fungera som ett landmärke. Annan utrustning som förekommer är till exempel räcken och viltstängsel (Hermansson 1999 s. 137-148). Ytterligare ett sätt att profilera sig är användandet av slogans i samband till stadsporten. Det vill säga en kortare mening som introducerar staden. Följande exempel har observerats vid sin stadsentré:

- Enköping: "Sveriges närmsta stad".
- Fagersta: "Här får du livstid".
- Uppsala: "Välkommen hit! Välkommen hem!"

## Samspelet mellan aktörer

Trafikanter möter med en stad påverkas mycket av de verksamheter och byggnader som ligger intill vägen. För att komma fram till dessa verksamheter är trafikanten ofta tvungen att ta en omväg, en avfart längre bort, vilket medför att det ofta bildas en yta mellan vägen och verksamheten. Ofta är det fastighetsägaren som ansvarar för utformning, skötsel och underhåll av denna mark. Om verksamheten inte är beroende

av att visa upp en vacker miljö för trafikanter känner snart ingen ansvar för marken och vårdslöshet och klotter kan bli förekommande. Om verksamheten däremot är beroende av trafikanter kan det medföra att stora skyltar uppkommer för att locka trafiken att svänga in till dem. Detta ger tillsammans med en splittrad miljö av olika byggnader och stilar upphov till en negativ bild av staden som blir svår att uppfatta (Wingren 2002/2008 s. 115-116).

Det är viktigt att kommunen tar ansvar för samordning av dessa områden och för en dialog om möjliga förbättringsåtgärder med brukare och andra berörda (Gunnars 1998 s. 13). Målet är inte att minska antalet verksamheter och skyltar utan att skapa en miljö som upplevs positiv och lockande. Det krävs ett samarbete mellan alla inblandade parter, såsom företag, fastighetsägare, kommuner och Trafikverket (Wingren 2002/2008 s. 116). Stadsarkitekter, landskapsarkitekter och planeringsarkitekter har goda insikter i att se helheter, ge form och struktur åt komplexa funktioner och finna lösningar på olika konflikter som kan uppstå i byggandet av staden (Ullstad 2008 s. 9).

## Diskussion

Stadens entré är en del av staden. Det är en offentlig plats som geografiskt börjar utanför stadsgränsen och fortsätter in till staden. Mycket av stadens attraktion, identitet och invånarnas känsla av gemenskap skapas i de offentliga miljöerna. Det är därför viktigt att prioritera gestaltningen av dessa rum. En vacker och väl fungerande stadsentré bidrar till en attraktiv stad. Med denna kunskap tycker jag det är svårt att förstå varför stadsentréerna tidigare ofta bortprioriterades och bidrog till en splittrad och ovårdad miljö.

De förhållningsätt som framkommit kan ses som riktlinjer eller utgöra ramar vi bör hålla oss till vid gestaltning. Det finns inga riktlinjer som exakt talar om hur varje stadsentré ska utformas. Varje entré och varje plats är unik och kan det då vara så att den då kräver en specifik utformning? Utformas entréerna med liten variation skulle de framstå som anonyma och intetsägande. Resultatet visar att en varierande resa har positiv inverkan på trafikanter och att vägrummet bör förändras och byta karaktär under resan in mot staden. Olika korsningarna bör utformas olika för att hjälpa trafikanten att orientera sig och inte blanda ihop korsningar. Jag anser att det även är en fördel om våra städer inklusive stadsentréer utformas med varierade uttryck. Med en större variation kan människan uppleva kontraster och finna intressanta och spännande miljöer att vistas i.

Det jag frågade mig var: hur kan en attraktiv och väl fungerande stadsentré gestaltas? Vid gestaltning bör vi sträva mot att arbeta med gestaltning av hela vägrummet från landsbygden och in till staden. Stadsporten som utgör en mötespunkt mellan dessa miljöer är en viktig plats och bör utformas medvetet för att trafikanten ska känna sig välkommen. Att börja i den stora skalan och arbeta vidare mot mindre

delar är ett framgångsrikt förhållningssätt vi bör förhålla oss till vid gestaltungsarbeten. Delar i en entré som upplevs splittrade och ger upphov till kaotiska intryck bör samordnas till en gemensam helhet. Alla delar hänger samman och utgör tillsammans en helhet som bidrar till harmoni i vägrummet om de förenas på rätt sätt.

För att väcka trafikanterns intresse bör stadsentrén synliggöra lokala landmärken och symboler med betydelse för stadens invånare. Även karaktäristiska delar av landskapet stärker de intryck entrén förmedlar. Vilka element staden väljer att synliggöra har betydelse för vilka intryck trafikanten får i mötet med staden. Elementen bör antingen ha historisk förankring eller på annat sätt vara en viktig del av platsens identitet samt väcka besökarens intresse. Valet av element bör därför göras omsorgsfullt och förankras för att också bidra till invånarnas hemkänsla.

Entréerna kan utformas på flera olika sätt och ändå fungera utmärkt. En medvetenhet vid gestaltningen anser jag vara goda förutsättningar för bra resultat. Vid stadsentrén Stockholmsporten efterfrågas ett konstgjort landskap. En artefakt som bryter naturens formgivning. Detta förhållningssätt innebär säkerligen att ett intresse väcks och det ska bli spännande att följa och se hur projektet tar form.

Modellen som Trafikverket tagit fram för att mäta kvaliteten i vägmiljöer kan i framtiden bidra till att gestalta attraktiva och välfungerade miljöer. Modellen som är ny bör utvecklas och testas för att fylla sitt givna syfte. En fråga jag ställer mig är hur om man kan mäta arkitektonisk kvalitet. Det är för mig en komplicerad och svår fråga. Men jag tror att modellen kan bidra till att höja kvaliteten hos framtida projekt. Kanske framförallt genom att den bidrar till en ännu större medvetenhet om gestaltningen i projektet.

För att besvara min frågeställning har jag tittat på stadsentréer som i litteraturen beskrivs som goda exempel. Litteraturen jag använt i undersökningen anser jag ha varit relevant och givande. Till en början fann jag litteratur från 1990-talet vilken kändes gammal och jag var osäker på hur relevant denna var för dagens stadsentréer. Men litteraturen från 1990-talet har varit viktig för undersökningen eftersom det var under denna period som många tankar på en förändrad syn av våra entréer föddes. Genom att studera denna något äldre litteratur i jämförelse med den mer aktuella som *Designprogram Göteborgregionens infarter* och *Stockholmsporten* har jag funnit att de tankar som föddes under 1990-talet fortfarande präglar hur vi idag ser på stadsentréers utformning. Stora delar av den litteratur som bidragit med intressant information är skriven av landskapsarkitekter. Därför anser jag att de riktlinjer jag funnit framförallt ur ett landskapsarkitektperspektiv är relevanta vid gestaltning av framtida entréer. Flera av de exempel jag valt har varit väl dokumenterade. Alla projekt som genomförs dokumenteras inte i skrifter och syftar till att sprida kunskap vidare. Det gör att det finns många exempel som jag inte tagit del av i arbetet.

Slutligen vill jag nämna att våra städer och trafikleder ständigt genomgår en förändring och uppbyggnad som medför att arbetet med våra stadsentréer fortsätter. Med en framtida medveten gestaltning av dessa miljöer och ett samarbete mellan berörda parter kan vi nå väldigt långt.

Bäst resultat åstadkommes då alla element varit med i planeringen från början och då de ingår i entréns helhetslösning. En god formgivning bidrar till att både stadens invånare och besökare känner sig trygga. Invånarna upplever stolthet och besökaren känner sig välkommen.



# Referenser

Alm, S. (2009). *Elvis hade en Dalahäst i hyllan*. [Elektronisk] Tillgänglig: <<http://www.dt.se/nyheter/article485029.ece?service=print>> [2010-12-14]

Berg, G. P. (1996). *Rörlighet och rotfasthet*. Malmö: Liber-Hermods AB.

Borglund, M. (1996). *Arkitekturperspektiv på vägen*. Stockholm, cop.

Gunnars, U. (1998). *Infarter hur man kan inventera infarter*. Trosa Tryckeri. (RAP 1998: 0322)

Hermansson, Å. (1999). *Hela vägen*. Borås, centraltryckeriet AB.

Laurén, C. (1992). *Stadsport – att forma en stadsentré*. Helsingfors. Statens tryckericentral Pasialian Valtimo.

Lindell, A. & Runblom, U. (2010). *Kundupplevd kvalitet i vägmiljön*. [Elektronisk] Tillgänglig: <[http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5506/2010\\_11\\_kundupplevd\\_kvalitet\\_i\\_trafikmiljon.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5506/2010_11_kundupplevd_kvalitet_i_trafikmiljon.pdf)> [2010-12-14]

Linderholm, L. (1996). *Från väg till gata*. Borlänge. Vägverkets tryckeri.

Lynch, K. (1960). *The image of the city*. Cambridge MA: MIT Press, ISBN-10: 0-262-62001-4.

Nationalencyklopedins ordbok (2011). Uppslagsord: *Trafikant*. [Elektronisk] Tillgänglig: <<http://www.ne.se/sve/trafikant>> [2011-01-03]

Schibbye, B. (1994). *Bättre stadsinfarter exemplet Helsingborg*. (Publicerat i Utemiljö 5/94)

Schibbye, B. (1995). *Södra infarten till Sundsvall*. Alnarp.

Trafikverket (2010a). *Snabbfakta om Trafikverket*. [Elektronisk] Tillgänglig: <<http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Trafikverket/Vem-gor-vad-av-myndigheterna-inom-transportområdet/>> [2010-12-27]

Trafikverket (2010b). *Stockholmsporten*. Intellecta infolog.

Ullstad, P. (2008). *Hållbar stadsutveckling*. Intellecta.

Wingren, C. (2002/2008). *Designprogram Göteborg*. Risbergs Information & Media AB.